

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

12/2023



Warszawski
Transport
Publiczny

ZIELONE PRZYSTANKI

Magicznych świąt
pełnych radości
i optymizmu
życzy



Warszawski
Transport
Publiczny



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Szanowni Państwo, Drodzy Pasażerowie

Koniec roku to czas podsumowań. Dla Warszawskiego Transportu Publicznego rok 2023 upłynął pod znakiem inwestycji, rozwoju, a także działań poprawiających komfort podróżowania po stolicy.

Mogę śmiało powiedzieć, że w wyniku podejmowanych przez nas działań, z roku na rok transport publiczny Warszawie jest coraz bardziej efektywny, sprawny i ekologiczny. To szczególnie ważne w kontekście decyzji podjętej przez Radę m.st. Warszawy dot. wprowadzenia w wybranym rejonie miasta strefy czystego transportu. Oznacza to bowiem w perspektywie wzrost znaczenia Warszawskiego Transportu Publicznego. Pojazdy nisko i zeroemisyjne będą mogły się swobodnie poruszać po SCT, dlatego tak ważna jest kontynuacja modernizacji taboru oraz realizowane przez nas inwestycje mające na celu rozwój siatki połączeń.

Obecnie. do końca zbliża się budowa torów na ulicy M. Kasprzaka, trasy do Wilanowa i Sielc i zajezdni tramwajowej. W przyszłym roku rozpoczną się budowy kolejnych odcinków tras tramwajowych. Dbamy również o infrastrukturę. Wyremontowaliśmy kilkanaście przystanków, ustawiliśmy kilkadziesiąt wiat z ekologicznymi „zielonymi" dachami.

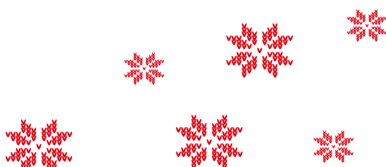
Nieustannie stawiamy też na rozwój metra. Dużo dzieje się na budowie ostatniego odcinka drugiej linii na Bemowie. Trwają też przygotowania do budowy tak bardzo wyczekiwanej trzeciej linii.

Przed nami nowy rok i nowe wyzwania. Będziemy robić wszystko, aby podróżowanie Warszawskim Transportem Publicznym było coraz bardziej komfortowe i sprawne!

Przed nami magiczny czas Świąt Bożego Narodzenia. Z tej okazji życzę Państwu ciepła, spokoju i radości. Niech to będzie czas odpoczynku i wytchnienia od codziennych obowiązków oraz ładowania baterii. W Nowym Roku życzę wszelkiej pomyślności – realizacji planów i zamierzeń.

Do zobaczenia w Warszawskim Transporcie Publicznym

Katarzyna Strzegowska
dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego



Jakie zmiany w nowym rozkładzie jazdy pociągów?

Wszedł w życie nowy, roczny rozkład jazdy pociągów. Wprowadzono zmiany w kursowaniu Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Na linii otwockiej pociągi zatrzymują się na nowym przystanku Warszawa Grochów.

Linia SKM S1/S10

Od 10 grudnia pociągi SKM linii S1 wróciły na podmiejską linię średnicową i obsługują wszystkie przystanki pomiędzy stacjami Warszawa Zachodnia a Warszawa Wschodnia, czyli: Ochota, Śródmieście, Powiśle i Stadion. Także na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer powróciły na swoją stałą trasę i ponownie zatrzymują się na wyremontowanym przystanku Warszawa Olszynka Grochowska. Dwa inne przystanki – Gocławek i Wawer – również zostały przebudowane. Peron na Gocławku jest przesunięty pod wiadukt ulicy Marsa, co ułatwia przesiadki między autobusami i pociągami. Pasażerowie mogą także korzystać z zupełnie nowego przystanku Warszawa Grochów – u zbiegu ulicy Wiatracznej i Makowskiej, na tyłach szpitala Wojskowego Instytutu Medycznego. Jest to duże udogodnienie dla mieszkańców tego intensywnie zabudowującego się rejonu Warszawy – „skm-ka" dojeżdża stąd do centrum w ok. 13 minut.

Jak informuje PKP PLK S.A. w przyszłym roku kontynuowane będą prace związane m.in. z uruchomieniem systemu dynamicznej informacji pasażerskiej oraz wykończeniem i zadaszeniem 6 przejść podziemnych dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się: przy ulicy Goździków, Korkowej, T. Edisona, J. Skrzyneckiego, pomiędzy IV Poprzeczną a V Poprzeczna oraz na stacji Warszawa Wawer. Do zakończenia prac pasażerowie korzystają z przejść w poziomie szyn. Prowadzone będą także prace wykończeniowe na nowych przystankach, m.in. związane z budową wiat przystankowych, nawierzchnią peronową oraz dojściami.

Od 10 grudnia w pełnej relacji z Otwocka do Pruszkowa jeździ 36 par pociągów SKM S1, z częstotliwością co około 60 minut. Z Pruszkowa do Warszawy Głównej kursuje 19 pociągów dziennie, a w odwrotnej relacji – 20 pociągów SKM S1 (także z częstotliwością co około 60 minut). Z Otwocka do Warszawy Wschodniej jeździ 20 par pociągów SKM linii S10, ze średnią częstotliwością co około 60 minut. Oznacza to, że na odcinku Pruszków – Warszawa Zachodnia oraz Otwock – Warszawa Wschodnia pociągi SKM kursują dwa razy na godzinę.

Linia SKM S2/S20

W pełnej relacji z Sulejówka Miłosny do Lotniska Chopina przez podmiejską linię średnicową jeździ 18 pociągów, a w relacji odwrotnej – 17 pociągów. Pozostałe połączenia są realizowane na trasie Sulejówek Miłosna – Warszawa Wschodnia jako linia S20. Tym samym na odcinku Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna pociągi SKM kursują przez cały dzień z częstotliwością co około 30 minut.

Linia S3

Od niedzieli, 10 grudnia, w dni powszednie do Radzymina jeździ 11 pociągów, a do Warszawy – 12. Pozostałe, poza jednym wczesnoporannym do Warszawy i późnowieczornym do Wieliszewa, kursują do Legionowa Piasków.

W dni wolne od pracy, podobnie jak dotychczas, wszystkie pociągi S3 jeżdżą do Legionowa Piasków. Podróżni mają do dyspozycji przez cały dzień 19 pociągów z Legionowa w kierunku Warszawy i 20 z Warszawy w kierunku Legionowa.

Linia SKM S4/S40

W dni powszednie na trasie linii S4, pomiędzy Piasecznem i Zegrzem Południowym jeździ 19 par pociągów. Natomiast w dni wolne od pracy w pełnej relacji – 4 pary pociągów. W weekendy pozostałe pociągi, poza jednym wczesnoporannym, który łączy Warszawę Gdańską z Piasecznem, kursują pomiędzy Piasecznem a Legionowem.

Pociągi linii S40 nadal jeżdżą tylko w dni powszednie, w skróconej relacji do i z przystanku Warszawa Rakowiec. W ciągu dnia jest to 11 par pociągów. Na Rakowcu można przesiąść się do tramwajów w kierunku centrum Warszawy lub innych pociągów. ▪



Dwanaście nowych „elektryków” na warszawskich ulicach

Flota autobusów elektrycznych w stolicy powiększy się o niskopodłogowe przegubowce, które obsłużą linie w centralnych rejonach miasta. Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę z firmą Solaris na kupno 12 takich pojazdów. Tym samym w barwach Warszawskiego Transportu Publicznego będą jeździły 174 autobusy zeroemisyjne.

Warszawa kupi 12 sztuk fabrycznie nowych autobusów przegubowych Solaris Urbino Electric 18 o napędzie elektrycznym. Zabierają one ponad 120 pasażerów (w tym 39 na miejscach siedzących). Będą to najdłuższe, 18-metrowe pojazdy w standardzie obowiązującym w Warszawskim Transporcie Publicznym.

– *Jest to pierwszy zakup w historii miasta, który finansujemy ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – wcześniejsze zakupy pojazdów dla komunikacji miejskiej w stolicy realizowaliśmy najczęściej ze środków własnych lub europejskich* – mówi zastępca prezydenta m.st. Warszawy Michał Olszewski. – *Nowe „elektryki” będą własnością miasta i zostaną wydzierżawione Miejskim Zakładom Autobusowym, które zajmą się ich obsługą* – dodaje wiceprezydent Olszewski.

Wygodne i oszczędne

Nowe Solarisy będą w pełni niskopodłogowe. Zostaną wyposażone m.in. w: klimatyzację, wyznaczone miejsca dla wózków, system informacji pasażerskiej, system zliczania pasażerów przekazujący dane online, monitoring i blokady alkoholowe dla kierowców.

Mogą być one ładowane złączami „wtyczkowymi” w zajezdni oraz za pomocą pantografów na pętlach z ładowarkami – pomiędzy kursami. Ponadto zostaną wyposażone w udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, w tym przyciski opisane alfabetem Braille'a – informujące kierowcę o potrzebie rozłożenia ramy dla wózków inwalidzkich i użycia tzw. przyklęku, czyli pochylenia autobusu na prawą stronę.

– *Zakup tak nowoczesnych pojazdów to kolejny element wymiany warszawskiej floty autobusowej na zero- i niskoemisyjną. W ten sposób jeszcze mocniej chcemy zachęcać mieszkańców stolicy do korzystania z transportu publicznego* – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

Ciche i zeroemisyjne

Autobusy trafią do Warszawy w czterech partiach – pierwszy jesienią 2024 roku, pozostałe do końca lutego 2025 roku w trzech dostawach (trzy pojazdy w pierwszej partii i dwie transze po cztery pojazdy).

Autobusy elektryczne mają wiele zalet, przede wszystkim pomagają dbać o jakość powietrza w Warszawie i komfort życia mieszkańców. Elektryki są ciche i nie emitują spalin. Dlatego nowe autobusy będą kierowane na trasy przebiegające



przez centralne rejony stolicy. Dzięki nim do obsługi linii WTP będzie można skierować aż 174 zeroemisyjne pojazdy.

Pojazdy będą stacjonowały – po cztery sztuki – w zajezdniach Woronicza, Ostrobramska i Stalowa i stamtąd kierowane na trasy w ramach umowy przewozowej zawartej z MZA.

Zakres zamówienia obejmuje również przeszkolenie załogi – łącznie 25 osób (10 kierowców i 15 mechaników) – w zakresie prawidłowego, bezpiecznego i ekonomicznego eksploatowania autobusów oraz prawidłowej obsługi technicznej pojazdów.

Zielone fundusze

Warszawa wzięła udział w naborze w ramach programu priorytetowego „Zielony transport publiczny", organizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Warszawski wniosek został oceniony pozytywnie i stolica otrzymała dofinansowanie do zakupu niskoemisyjnych autobusów.

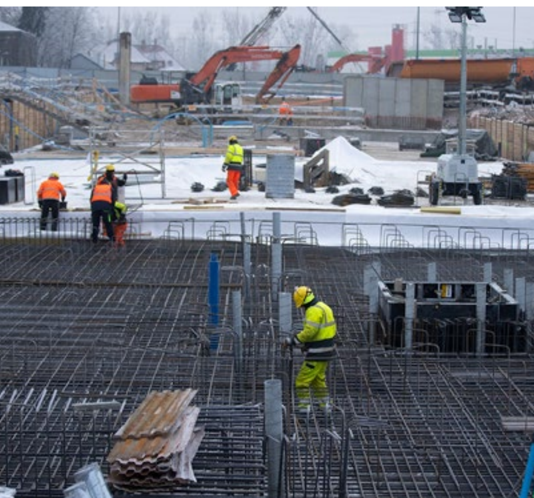
Tuzin nowych Solarisów będzie kosztował ok. 51 mln zł. Z miejskiego budżetu będzie pochodziło ok. 12,8 mln zł, pozostała część to dotacja i pożyczka. Bezzwrotna dotacja wyniesie 13,44 mln zł i pokryje 35 proc. kosztów zakupu pojazdów. Pieniądze trafią do Warszawy w trzech częściach: 1,120 mln zł w 2024 roku; 11,648 mln i 672 tys. w 2025 r. Na pozostałą część miasto zaciągnie preferencyjnie oprocentowaną pożyczkę w kwocie 24,96 mln zł. Zostanie ona uruchomiona w dwóch transzach: 2,08 mln w roku 2024 i 22,880 mln zł w roku 2025. Spłata jest planowana w latach 2026-2036.

Projekt pn. „Zakup 12 autobusów niskoemisyjnych dla m.st. Warszawy" jest dofinansowany ze środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego nr 6.3 „Zielony Transport Publiczny".

Wykop podstropowy na stacji metra Karolin

Trwają prace ziemne przy budowie stacji metra Karolin. Od kilku dni powstaje tu wykop podstropowy pierwszego podziemnego piętra przyszłej stacji. To tu w przyszłości znajdą się przejścia podziemne i bramki biletowe. A już latem przyszłego roku z tego miejsca rozpocznie się drążenie tuneli podziemnej kolejki.

Stacja C01 Karolin to pierwsza stacja pasażerska na ostatnim budowanym odcinku linii M2.



Zlokalizowana jest na skrzyżowaniu ulic Połczyńskiej z Sochaczewską. Jest jednym w większych obiektów, gdyż oprócz części pasażerskiej znajduje się tu także komora rozjazdowa, która umożliwia w czasie eksploatacji płynne nawroty składów metra.

To także stacja niezwykle istotna dla dalszych prac przy budowie metra, gdyż tu zlokalizowany jest szyb startowy ogromnych maszyn TBM, które będą drążyć tunele dla podziemnej kolei. Dlatego wykop podstropowy na Karolinie musi zostać ukończony jako pierwszy, aby wiosną przyszłego roku można było opuścić pod powierzchnię ziemi elementy tarcz i rozpocząć ich montaż.

Kiedy tunel?

Długość stacji Karolin to około 430 metrów, zaś szerokość ponad 20 metrów. Właśnie rozpoczęły się prace związane z wydobywaniem gruntu do poziomu -1, czyli przyszłej antresoli stacji. Na tym etapie z wykopu podstropowego trzeba wydobyć przez otwór technologiczny niemal 43 tys. m sześć. ziemi. Łącznie na tej stacji będzie trzeba usunąć niemal 110 tys. m sześć. gruntu.

Prace związane z wydobywaniem gruntu w szybie startowym do poziomu -1 potrwają do końca stycznia 2024 r., a piętro niżej budowniczowie metra zejdą kilka miesięcy później – wiosną przyszłego roku.

Na pozostałych obiektach na ostatnim, bemowskim odcinku linii M2 trwają prace związane z realizacją konstrukcji stacji, natomiast na stacji techniczno-postojowej Karolin rozpoczęły się prace przebudowie linii wysokiego napięcia

Nowa ulica i buspas na Białołęce

W środę, 20 grudnia, otwarte zostało północne połączenie ulicy Światowida z Modlińską na Białołęce. Równocześnie uruchomiony został nowy odcinek buspasa. Zmieni się również trasa autobusu linii 900.

Zakończyła się budowa ok. 130 m odcinka ulicy Światowida oraz jej połączenia z Modlińską. Nowa jezdnia ma dwa pasy ruchu – z poszerzeniem przed nowym skrzyżowaniem do trzech. Dwa z nich są przeznaczone do skrętu w prawo (w stronę ulicy Jagiellońskiej), a jeden do skrętu w lewo (w stronę granicy miasta). Na jezdnię w przeciwnym kierunku składają się dwa pasy ruchu. Z ulicy Modlińskiej z kierunku Jagiellońskiej można skręcić w Światowida dwoma pasami a od północy jednym.

Skorzystają pasażerowie, piesi i rowerzyści

Zarówno na ul. Światowida, jak i na Modlińskiej powstały nowe przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe (po północnej stronie skrzyżowania) oraz sygnalizacja świetlna. W ramach inwestycji wybudowane zostały chodniki i nowe przystanki autobusowe – jeden na ulicy Modlińskiej w kierunku Żerania, za skrętem ze Światowida; drugi na ulicy Światowida – za zjazdem z Modlińskiej. Jest także droga rowerowa, połączona z już funkcjonującą infrastrukturą rowerową na ulicy Modlińskiej.

Efektownie prezentuje się przepust pod ulicą Światowida, którym płynie woda z Kanału Henrykowskiego – zrobiony jest z metalowych elementów, a brzegi kanału z gabionów (drucianych klatek) wypełnionych kamieniami. Jest oświetlenie i odwodnienie oraz dużo nowej zieleni – drzew i krzewów (klony, śnieguliczki, pięciornik, tawuła japońska).

Siedem kilometrów buspasa

Autobusy na ulicy Modlińskiej będą się poruszały buspasem. Nowy fragment, uruchomiony dzisiaj, obejmie odcinek od ulicy Aluzyjnej do nowego przystanku autobusowego Winnica 11. Kolejny fragment, do ratusza dzielnicy Białołęka, zostanie uruchomiony przed Nowym Rokiem i połączy się z już istniejącym na Modlińskiej wydzielonym pasem dla WTP.

Najnowszym odcinkiem poruszają się autobusy pięciu linii: 152, 511, 723, 731, N63. Mogą one, w ciągu godziny, w kierunku centrum przewieźć ponad 2 tys. osób. W godzinach szczytu, między godz. 6:00 a 8:00 rano, w ciągu godziny na przystanki przyjeżdża ok. 20 autobusów (co ok. 3-4 minuty). Tym samym buspas na ulicy Modlińskiej będzie miał długość ok. 7 km i sięga teraz od Aluzyjnej (czyli niemal od granicy Warszawy) – aż do trasy AK (do ulicy Elektronowej).

900 pojedzie inaczej

Od 8 stycznia 20024 r. na nową trasę skierujemy w dni powszednie autobusy linii 900, które pojadą: DOM SAMOTNEJ MATKI – Chlubna – Czajki – Przylesie – Animuszu – Prząśniczek – Modlińska – Światowida – WINNICA. W wyniku tej niewielkiej zmiany linia 900 zapewni dogodne skomunikowanie z tramwajami i autobusami na pętli Winnica. Na nowym przystanku Winnica 11, za skrzyżowaniem w kierunku ulicy J. Mehoffera, na żądanie będą się zatrzymywały autobusy linii 511, 723, 731 i N63 – w kierunku pętli METRO MŁOCINY / ŻERAŃ FSO / DW. CENTRALNY.

Umowa na budowę odcinka ulicy Światowida przez wybraną w przetargu firmę PORR S.A. została podpisana w maju 2022 roku. Koszt prac to ok. 24 mln zł.



11. edycja budżetu obywatelskiego m.st. Warszawy

Można już zgłaszać projekty do kolejnej edycji budżetu obywatelskiego. Do dyspozycji mieszkańców przeznaczono rekordową kwotę – 105 782 530 zł. Etap składania projektów potrwa do 25 stycznia 2024 r.

– *Za nami pierwsza dekada budżetu obywatelskiego. Dzięki mieszkankom i mieszkańcom Warszawy zrealizowaliśmy wiele ciekawych pomysłów. Każdy zgłoszony projekt to nowa opowieść o stolicy, o potrzebach warszawianek i warszawiaków, o ich kreatywności. Każdy oddany głos podczas tury głosowania to sygnał o gotowości do ulepszania miasta* – mówi Karolina Zdrodowska, dyrektorka koordynatorka ds. przedsiębiorczości i dialogu społecznego.

Warszawianki i warszawiacy mają głos

Dzięki pomysłom, zgłaszanym przez mieszkańców zrealizowano blisko 4,5 tysiąca projektów. W minionych edycjach wybierano głównie propozycje edukacyjne i sportowe (warsztaty, wykłady, zajęcia ruchowe) oraz architektoniczne czyli miejsca aktywności dla dorosłych i dzieci, modernizację boisk i skwerów. W ostatnich latach przeważały inicjatywy „zielone", tj. rozbetonowania i nasadzenia.

– *Od wielu lat budżet obywatelski jest narzędziem, które wskazuje aktualne potrzeby mieszkańców Warszawy. Pozwala wyznaczyć wspólne cele, jednoczy i aktywizuje. Jak co roku, liczymy na kreatywność warszawianek i warszawiaków. Warto porozmawiać z sąsiadami o tym, czego brakuje w Waszej okolicy* – zachęca Sławomir Potapowicz, wiceprzewodniczący Rady m.st. Warszawy.

Przestrzeń na kreatywne pomysły

Każdy mieszkaniec Warszawy może zgłosić pomysł, jak ulepszyć własne otoczenie, dzielnicę, ulubione miejsce. Wybrane w głosowaniu projekty są później realizowane przez miasto. I to właśnie tak zgłoszony w 2019 roku pawilon sąsiedzki na Sadybie był miejscem konferencji prasowej inaugurującej tegoroczną edycję budżetu obywatelskiego.

– *Projekt przewidywał zorganizowanie lokalu integracyjnego w specjalnie wybudowanym pawilonie parkowym, w którym obecnie się znajdujemy. Zależało nam na stworzeniu miejsca łączącego pokolenia, integrującego mieszkańców dzielnicy. Potrzebowaliśmy przestrzeni, gdzie każdy może spotkać się ze znajomymi i poznać nieznajomych, pograć w gry towarzyskie, przedstawić własne dokonania, zorganizować wystawę, odczyt, prezentację, wziąć udział w bezpłatnych zajęciach* – wymienia Katarzyna Molska, architektka oraz autorka projektu na Skwerze Ormiańskim.

Zgłoszenia do 11. edycji można wysyłać przez stronę internetową budżetu obywatelskiego m.st. Warszawy lub w tradycyjnej, papierowej formie w wybranym urzędzie dzielnicy.

Więcej informacji, w tym realizacje – na stronie budżetu oraz witrynie miejskiej.





Świąteczne pojazdy czekają na pasażerów

Świąteczny pociąg metra, tramwaj i autobus to już warszawska tradycja. Ozdobione bożonarodzeniowymi motywami pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego wyruszyły na trasy w 7 grudnia. Nie zabraknie również specjalnej linii obsługiwanej przez zabytkowe tramwaje.

Mieszkańcy stolicy nie wyobrażają sobie świąt Bożego Narodzenia bez specjalnego pociągu metra. Oklejony świątecznymi grafikami skład



jest co roku bohaterem social mediów – warszawianki i warszawiacy oraz goście chętnie robią zdjęcia i relacje z podróży tym pociągiem. W tym roku również będą mieli taką okazję – świąteczny skład wyjechał już trasę. Co tydzień, z niedzieli na poniedziałek, będzie zmieniać linię. Kursowanie zakończy na początku stycznia.

W tym roku świąteczny autobus to elektryczny Solaris Urbino 18 o numerze 5899. Miejskie Zakłady Autobusowe zaplanowały jego kursy na trasach: 128, 175 i 503. Można go będzie na nich spotkać aż do początku stycznia.

Świąteczny tramwaj wyjechał na warszawskie trasy trzeci rok z rzędu. Kursuje na zwykłych liniach, ale będą się one zmieniały – tak, aby kolorowy wagon odwiedził każdy zakątek stolicy, do którego docierają tory tramwajowe.





W drugi dzień świąt Bożego Narodzenia, 26 grudnia, na stołeczne torowiska wyjadą tramwaje specjalnej linii M. Będą jeździły z Pragi (z pętli przy ulicy Kawęczyńskiej) do centrum i z powrotem trasą: Kawęczyńska, Kijowska, Targowa, al. Solidarności, Okopową, Towarową, Alejami Jerozolimskimi, al. Zieleniecką, Targową i Kijowską do Kawęczyńskiej. Linia będzie obsługiwana zabytkowymi tramwajami.

Do obsługi linii zaplanowano wagony zabytkowe, z kolekcji Tramwajów Warszawskich. W tramwajach linii M obowiązują wszystkie rodzaje bile-



tów ZTM. W zabytkowych wagonach skasują je konduktorzy – członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Na biletach jednorazowych przesiadkowych oraz czasowych konduktorzy umieszczą pieczątkę wraz z adnotacją o dacie i godzinie ważności biletu. We wszystkich wagonach znajdują się również kody QR umożliwiające aktywowanie biletu kupionego w aplikacji mobilnej. Przejazd na podstawie ważnego biletu okresowego (krótko- lub długookresowego) możliwy jest po wcześniejszym jego skasowaniu (aktywowaniu karty) w innym pojeździe komunikacji miejskiej lub w bramce metra.

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

Kiedyś to były autobusy...








6332
6905
MZK


410
289
503


410
2600

Coraz więcej wygodnych i zielonych przystanków

W Warszawie jest już 90 wiat autobusowych z zielonymi dachami, a remonty przystanków wpływają nie tylko na ich estetykę i funkcjonalność, ale również poprawiają bezpieczeństwo podróżnych. Na tym jednak nie koniec prac. Kolejne wiaty i przystanki – z rozchodnikiem na dachu i naklejkami na szybach chroniącymi ptaki – zostaną zmodernizowane w przyszłym roku.

Poza dużymi inwestycjami, takimi jak budowa metra czy tras tramwajowych, w stolicy realizowane są mniejsze inwestycje poprawiające komfort i bezpieczeństwo pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Są to m.in. modernizacje przystanków, wiat oraz pętli autobusowych.

Pętle i zawrotki

Regulacja lub wymiana nawierzchni chodnika, montaż pasów prowadzących z wypustkami oraz pól oczekiwania, naprawa odwodnienia, wymiana krawężnika na ułatwiający bliski podjazd autobusu, uszczelnianie spękań i dylatacji czy budowa zupełnie nowej betonowej płyty, na której zatrzymują się autobusy – to najczęstsze prace, które wykonuje Zarząd Transportu Miejskiego na warszawskich przystankach. Stale wymieniane są również elementy służące bezpieczeństwu ruchu – słupki, bariery, punktowe elementy odblaskowe itp.

W tym roku już na kilku przystankach – np. Metro Politechnika 08 czy Park Moczydło 01 – wymieniona została płyta betonowa, a podobne prace kończą się właśnie na przystankach Metro Imielin 01, Osiedle Młodych 01 i Wał Gocławski 01. Przystanek Bliska 01 zyskał odświeżony peron oraz nowy asfaltowy pas przejazdowo-postojowy (tu autobusy zatrzymują się na pasie ruchu), a Wyszogrodzka 02 – zatokę.

Na przystanku PKP Międzylesie 02 razem z nową zatoką betonową wyremontowany został peron z całą infrastrukturą (nowe krawężniki, płyty chodnikowe, pasy prowadzące i pola uwagi).

– Wyremontowaliśmy również wjazd i wyjazd z pętli Bródno Podgrodzie – wcześniej nawierzchnia była tam doraźnie naprawiana, a teraz wylany został nowiutki asfalt – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

Zarząd Dróg Miejskich wyremontował natomiast ulicę Chodecką, dzięki czemu autobusy mogą w tym rejonie jeździć sprawniej i bezpieczniej.

Jedną z większych inwestycji była też budowa przystanku i zawrotki dla autobusów linii 159 na zakończeniu al. Polski Walczącej, za wiaduktami Trasy Siekierkowskiej. Wybudowany został także zupełnie nowy przystanek wraz z wiatą na ulicy Łukowskiej (Witolin 03). To przystanek zbiorczy dla trzech linii: 141, 158 i 182. Autobusy zatrzymują się na nim zaraz po wyjeździe z pętli i podróżni nie muszą się przemieszczać po pętli – to udogodnienie szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności.

Mniej słupków na przystankach

Na kilkunastu przystankach autobusowych i tramwajowych zdemontowane zostały słupki przystankowe, a znaki D15/D17

(oznaczające przystanek komunikacji miejskiej) znalazły się na dachach wiat (rozkłady jazdy i informacje są w gablotach w wiacie). Znaki zamontowane zostały również na wysięgnikach przytwierdzonych do dachu wiaty (w czterech miejscach) lub latarniach i słupach trakcyjnych (np. na przystanku Rondo Starzyńskiego 08).

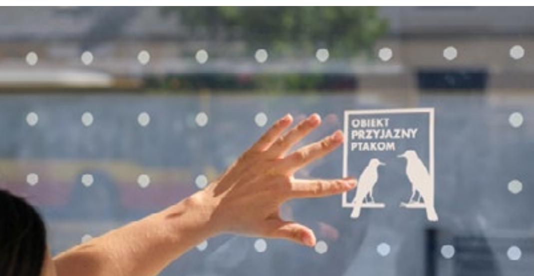
– *Poprawiamy dostępność przystanków także drobnymi działaniami – niekiedy wystarczy coś przestawić, przesunąć i na przystanku jest przestronniej – wyjaśnia Katarzyna Strzegowska z ZTM.*

W 2024 roku ZTM będzie kontynuował prace przystankowe w różnych częściach miasta. W planach jest wybudowanie – w porozumieniu z dzielnicą Białołęka – pętli autobusowej przy ulicy G. Verdiego wraz z jej odwodnieniem i oświetleniem. Na remont czeka również kilka przystanków przy ulicy Radzymińskiej (Bieżuńska, Piotra Skargi, Gorzykowska), rondzie Zesłańców Syberyjskich czy na Powstańców Śląskich. Wspólnie z Zarządem Dróg Miejskich i Zarządem Zieleni m.st Warszawy, ZTM przebuduje białołęckie przystanki – Henryków 01 i Klasyków 01. Ich nawierzchnia asfaltowa zostanie zastąpiona antysmogową a perony dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Zazieleni się również okolica przystanków – posadzone zostaną nowe drzewa i krzewy. To projekt z budżetu obywatelskiego.

WTP na zielono

ZTM zazielenia Warszawę – w stolicy jest już 90 wiat z zielonymi dachami. Ekowiata ma dywan z zielonego rozchodnika oraz specjalne szyby przystankowe, ostrzegające ptaki przed zderzeniem. To jest już standard – takie są wszystkie nowe wiaty. Rozchodnik dobrze toleruje miejskie warunki i trudne warunki klimatyczne – duże różnice temperatury, nasłonecznienie, zmienną wilgotność. Jest praktycznie bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, długo wygląda świeżo i estetycznie.

Jednak największą zaletą rozchodnika są funkcje oczyszczania powietrza, chłodzenia i magazynowania wody. Rośliny z dachu jednej wiaty pochłaniają rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ograniczają zapylenie powietrza o 15-20 proc. Z kolei w słoneczne dni taki „zielony dywan” na dachu obniża temperaturę pod wiatą średnio o 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie opadów magazynuje nawet do 150 litrów wody, co sprzyja retencji wody. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia pomaga także owadom, zwłaszcza zapylającym.



Zielone przystanki są również bezpieczne dla ptaków – szyby wiat oznakowane są gęstą siatką kropek naniesioną metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z – nierzadko niewidoczną dla nich – przezroczystą szybą.

Zmiany na Targówku, Ursynowie i Bemowie

W 2023 roku aż 44 wiaty zyskały zielone dachy i oznakowane szyby. Metamorfozę przeszło 26 wiat na Targówku – w ramach projektu z budżetu obywatelskiego 2023 „Zielone przystanki autobusowe na Targówku”: Bohuszewiczówny 01 i 02, CH Targówek 01 i 03, Chodecka 01 i 02, DKS Targówek 01 i 02, Handlowa 01, Lusińska 01, Łojewska 01, Malborska 01 i 02, Metro Trocka 01, 03 i 06, Młodzieńcza 01, 02, 03 i 04, Przy Grodzisku 01 i 02, Rembielińska 01 i 02 oraz Szpital Bródnowski 03 i 04.

Na Ursynowie został zrealizowany projekt „Łąki na przystankach”. Dachy zazieleniły się w ośmiu miejscach: Metro Imielin 01 i 02, Metro Natolin 01, 02, 03 i 04, Lanciego 01 oraz Polinezyjska 03. Podobnie jak na Targówku, gładkie przezroczyste szyby zostały zastąpione tu oznakowanymi w taki sposób, aby były lepiej widoczne dla ptaków.

Na tym nie koniec prac – ZTM ustawia właśnie 6 zupełnie nowych wiat na Bemowie – na przystankach: Os. Leśne 01 i 02 oraz Fort Bema 01 i 02 oraz w Rembertowie – na przystankach Rembertów-Akademia 01 i Rembertów Ratusz 01. To tzw. wiaty seryjne, standardowo wyposażone w ławki i gabloty informacyjne, z rozchodnikiem na dachu i przyjaznymi ptakom szybami. Zmodernizowanych zostało 10 innych wiat – zyskały dachy z roślinami.

Czy przystanek można przenieść?

A co ze „starymi”, likwidowanymi wiatami? – *Staramy się, żeby nic się nie marnowało i wiaty, które z różnych powodów są nieużywane – np. funkcjonowanie przystanków zostało zawieszone na dłuższy czas z powodu budowy metra – znajdują nowe lokalizacje. Jeśli jakaś wiata może zostać przeniesiona w inne miejsce stolicy i tam służyć mieszkańcom, to przestawiamy je w miejsca, gdzie zadaszeń wcześniej nie było, m.in. na przystanki: Turmoncka 02, Płaskowickiej 01, Izbicka-Cmentarz 02, Erazma z Zakroczymia 01. W taki sposób wiaty zyskało aż 29 przystanków* – dodaje dyrektorka Katarzyna Strzegowska.

W 2024 roku w ramach budżetu obywatelskiego planowany jest montaż 81 zielonych dachów oraz 9 nowych wiat przystankowych: w Wawrze (6), Ursusie (7), Rembertowie (2), na Targówku (24), Bielanach (5), Ursynowie (12), Bemowie (22) i Mokotowie (12). ■

Świąteczne pojazdy – jak to robią za granicą?

Po Warszawie od 7 grudnia kursują świąteczny pociąg metra, autobus i tramwaj – mieszkańcy i goście stolicy każdego dnia mogą się wybrać w wyjątkową podróż. Jesteście ciekawi, jak wygląda świąteczna komunikacja miejska w innych miastach Europy?

Grudniowa, świąteczna atmosfera na dobre zagościła nie tylko na warszawskich ulicach. Podczas gdy sklepy i galerie handlowe w miastach prześcigają się na rozświetlone, bożonarodzeniowe dekoracje i coraz to wyższe choinki, w tradycję nie tylko polskich miast wpisał się inny trend – świąteczne pojazdy komunikacji miejskiej. Przystrojone kolorowymi lampkami i świerkowymi gałązkami, nierzadko z samym Świętym Mikołajem na pokładzie.

Praga - 7 świątecznych tramwajów

Stolica Czech szyną stoi – w centrum Pragi częściej spotkamy tramwaje niż autobusy. Gęsta sieć torowisk oplata historyczne śródmieście – tramwajem dojedziemy w sąsiedztwo mostu Karola, na plac Wacława czy Hradczany. W takim wypadku nie powinno nas dziwić, że lokalny organizator transportu, czyli Dopravní podnik hlavního města Prahy, postawił na okoliczne udekorowanie głównie tramwajów.



W tym roku świąteczna flota tramwajowa to aż 7 wagonów! Do zaszczytnej funkcji wytypowano dwa nowe, niskopodłogowe wagony Skoda 14T i 15T, starsze jednostki Tatra T3, zabytkowy wagon Ringhoffer, kursujący na turystycznej linii 42 oraz tzw. „mazaczka" – czyli techniczna Tatra, na co dzień pełniąca funkcję szlifowania i smarowania torowisk. Naturalnie ten ostatni wagon nie zabiera pasażerów – na stronie DPP Praha można

jednak sprawdzić jej rozkład, z czego chętnie korzystają miłośnicy komunikacji, ustawiając się w widokowych miejscach na zdjęcia z tramwajem.

Na stronie praskiego organizatora transportu umieszczone są dokładne rozkłady dla wszystkich wagonów. Po mieście kursują dodatkowo dwa odświętnie przystrojone autobusy, udekorowano również oba wagony kolejki linowej na wzgórze Petrzin.



Budapeszt

Budapeszt to zdecydowany lider wśród naszego zestawienia – lokalny organizator transportu (Budapesti Közlekedési Központ) uruchamia w tym roku aż 13 świątecznych pojazdów! Po mieście już kursują okolicznościowe tramwaje, trolejbusy, autobusy, a nawet pociąg HEV – czyli odpowiednik warszawskiej SKM-ki. Świątecznie przystrojono również jeden z pociągów kolejki zębatej, która kursuje po wzgórzach zachodniej Budy. Ta jedyna w Budapeszcie linia sama w sobie jest ciekawostką, nie tylko od święta.



BKK stawia przede wszystkim na różnorodność i zewnętrzną prezencję pojazdów. Udekorowano zarówno historyczne i starsze pojazdy jak i nowe autobusy i trolejbusy. Niestety wśród świątecznych pojazdów brakuje Ikarusa – symbolu budapesztańskiej komunikacji, który został już prawie w całości zastąpiony bardziej współczesnym taborem.

Większość świątecznych pojazdów wyjeżdża na ulice miasta po zmroku – aby lepiej było widać dekoracje. Ich szczegółowy rozkład można sprawdzić na stronie BKK.

Osijek

Dla przeciwwagi w stosunku do dużych, europejskich stolic – jeden z dwóch, chorwackich systemów tramwajowych, czyli miasto Osijek. Funkcjonuje tu niewielka, wręcz kameralna siec tramwajowa, której długość nie przekracza 12 kilometrów. Każdego dnia uruchamianych jest tylko kilkanaście wagonów, a od początku grudnia jeden z nich jest specjalnie przystrojony. Do tej zaszczytnej funkcji wytypowano wagon starego typu, czyli niemiecki Duewag GT6. Niebieski przegubowiec zyskał na dachu sporych rozmiarów czapkę świętego Mikołaja, czerwony nos i kilka tysięcy lampek na obu burtach.



Bratysława

Przenosimy się ponownie na północ – do Słowacji. Po Bratysławie kursuje co prawda tylko jeden świąteczny pojazd – ale za to jaki! Okolicznościowo przyozdobiony tramwaj, w postaci przegubowego wagonu Tatra K2, wygląda jakby był ubrany w świąteczny, zielono-czerwony sweter. Dopravny Podnik Bratislava, czyli miejski organizator transportu, uruchomił specjalną linię oznaczoną płatkiem śniegu. Od 16 grudnia do święta Trzech Króli tramwaj będzie kursował codziennie, co ok. pół

godziny. Przejazd jest bezpłatny, a w środku znajdziemy ręcznie dziergane ozdoby, śnieżny ogród zimowy, i rysunki dzieci z miejskich szkół podstawowych. Podobnie jak w Budapeszcie, świąteczny pojazd wyjeżdża na ulice po zmierzchu.



Wiedeń – komunikacją na jarmark adwentowy

Na wiedeńskich liniach komunikacyjnych nie poruszają się regularnie świąteczne pojazdy – jednak tu postawiono na inny sposób połączenia magii świąt z transportem publicznym. W Muzeum Transportu Remise, będącym na co dzień sporą gratką dla miłośników komunikacji miejskiej i ciekawym punktem na turystycznej mapie Wiednia, otwarto jarmark adwentowy. Między 1 a 17 grudnia, każdego dnia przez siedem godzin działa wioska bożonarodzeniowa – są atrakcje dla najmłodszych, świąteczne przysmaki, muzyka na żywo i stoiska z rękodziełem. Po terenie dawnej zajezdni można się przejechać zabytkowym tramwajem.



Organizator transportu w Wiedniu (Wiener Linien) poza tym opublikował na swojej stronie specjalną mapkę z lokalizacjami większych, miejskich jarmarków adwentowych. Dowiemy się z niej jak sprawnie i szybko dojechać na miejsce komunikacją. ■





Warszawski
Transport
Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie
Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze.
serce Polski

Unia Europejska
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Okres świąteczny z WTP

Zbliżają się Święta Bożego Narodzenia, potem Sylwester i Nowy Rok oraz Święto Trzech Króli. To wyjątkowy czas w ciągu roku, dlatego Warszawski Transport Publiczny będzie funkcjonował inaczej.

Czas świąteczny daje okazję do odpoczynku, refleksji, wyhamowania szalonego tempa życia. Uczniowie i studenci mają podwójne powody do radości, bo oznacza to on dla nich przerwę w zajęciach. Oznacza to też mniejszą liczbę pasażerów komunikacji miejskiej, dlatego jak co roku przygotowaliśmy zmiany, które dostosują kursowanie WTP do zapotrzebowania.

Pierwsze zmiany pojawią się już dzień przed Wigilią, w sobotę **23 grudnia**. Wtedy zawieszone zostanie kursowanie autobusów linii **196** i **200**, na ulice wyjadą autobusy specjalnej linii **C40**, które dowiozą pasażerów z metra Młociny pod bramę zachodnią Cmentarza Północnego. Dodatkowo,w godzinach 9.00-16.00 w to samo miejsce będą podjeżdżały również autobusy linii **250**. Wielu warszawiaków odwiedza groby bliskich w Wigilię, dlatego autobusy linii cmentarnej będą kursowały również 24 grudnia.

24 grudnia, Wigilia

W Wigilię autobusy będą kursowały według świątecznego rozkładu jazdy, a tramwaje według rozkładów specjalnych. Kursowanie wybranych linii autobusowych i tramwajowych będzie zawieszone. Od godzin popołudniowych część taboru zacznie zjeżdżać do zajezdni, dodatkowo kursowanie wybranych linii zostanie zawieszone. Metro tego dnia do godz. 15.00 będzie kursowało zgodnie z niedzielnym rozkładem, potem natomiast co ok. 7 minut. W noc z 24 na 25 grudnia będą kursy nocne.

25 i 26 grudnia, Boże Narodzenie

W święta Bożego Narodzenia (25 i 26 grudnia) będzie obowiązywał rozkład jazdy dnia świątecznego dla autobusów linii dziennych i specjalny dla tramwajów (kursy co ok. 10 lub 20 minut, w zależności od linii) wraz zawieszeniem wybranych linii. Metro w godz. 6.00- 23.00 będzie kursowało co 6-7 minut, w pozostałych godzinach natomiast co ok. 10 minut. W noc z 25 na 26 grudnia uruchomione zostaną nocne kursy metra.

27-30 grudnia

W następnych dniach, tj. od 27 do 29 grudnia autobusy zasadniczo będą jeździły według rozkładów dnia powszedniego, z zawieszeniem kursowania lub korektą rozkładów i tras wybranych linii. Nie będzie kursów szkolnych i podjazdów pod szkoły. Tramwaje w godzinach szczytu przyjadą na przystanki co 5 lub co 10 minut, poza szczytem co 7 i pół minuty lub co 15 minut. Metro w godzinach szczytu będzie kursowało co 3 minuty i 30 sekund, a w noc z 29 na 30 grudnia będą nocne kursy.

30 i 31 grudnia

W ostatnie dwa dni 2023 roku (30-31 grudnia) w Warszawskim Transporcie Publicznym obowiązywał będzie standardowy rozkład jazdy (z wyjątkiem kilku linii autobusowych). W noc sylwestrową będzie jeździło metro.

1 stycznia Nowy Rok

W poniedziałek, 1 stycznia dla autobusów będzie obowiązywał rozkład jazdy dnia świątecznego, z zawieszeniem kursowania lub korektą rozkładów i tras wybranych linii, a rozkład specjalny dla tramwajów (kursy co ok. 10 lub 20 minut, w zależności od linii) wraz zawieszeniem wybranych linii. Metro w godz. 6.00- 23.00 będzie kursowało co 6-7 minut, w pozostałych godzinach natomiast co ok. 10 minut.

6 stycznia Trzech Króli

Tramwaje będą kursowały według weekendowego rozkładu jazdy, a metro – według niedzielnego (w nocy z 6 na 7 stycznia będą również kursy nocne). Autobusy przez cały weekend będą jeździły „świątecznie", z zawieszeniem kilku wybranych linii. ■



Kiedyś to były autobusy...

Dawno, dawno temu, kiedy na półkach sklepowych stały ocet i musztarda, mięso kupowało się „spod lady", a telewizor kolorowy był szczytem luksusu, do Polski trafiły ikarusy. Przyjechały, bo pochodziły z bratniego kraju i można je było naprawić w dwa dni przy pomocy prostego klucza i śrubokrętu. Nikt nie przypuszczał, że staną się legendą.

W słusznie minionej epoce Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej brakowało wszystkiego, a obywatele byli przyzwyczajeni do braku podstawowych wygód. Kraj był zrujnowany po drugiej wojnie światowej i odbudowywał się z mozołem. Sytuację pogarszało jeszcze centralne planowanie gospodarcze i decyzje polityczne takie, jak choćby odrzucenie Planu Marshalla przez państwa socjalistyczne (na wyraźne życzenie ZSRR). Polski przemysł robił, co mógł, ale brakowało dostępu do nowoczesnych technologii. Najczęściej, jeśli czegoś nie dało się wyprodukować nad Wisłą, to brakujące towary sprowadzano z krajów zaprzyjaźnionych, w ramach bratniej pomocy i rozliczeń.

„Crash test"

Nic dziwnego, że w 1960 roku do Warszawy trafiły pierwsze ikarusy, jeszcze nie te, które kojarzą wszyscy mieszkańcy choćby z filmów Stanisława Barei (czy też własnego, zgoła nie filmowego życia), ale model 620 (czyli kolejna wersja modelu 604, prezentowanego w 1959 roku na Targach Poznańskich). Wtedy pewnie nikt nie przypuszczał, że kiedyś ta marka zyska nad Wisłą (a w Warszawie szczególnie) status legendarnej. Zanim do tego doszło, krajowi decydenci eksperymentowali jeszcze z innymi autobusami. Ponieważ lata 70. stały pod znakiem „otwarcia na Zachód", a szczególnie na Francję (gdzie silne wpływy, zwłaszcza w dużych zakładach przemysłowych, miała partia komunistyczna), to duże zamówienie na autobusy do stolicy dostała tamtejsza firma Berliet. Potem te autobusy na licencji produkowały zakłady Jelcza. Tylko, że tamte wozy, choć wygodne i nowoczesne, jak na ówczesne czasy, okazały się wyjątkowo nietrwałe. Gospodarka socjalistyczna zaś, stawiała na produkty „nie do zdarcia", proste i wytrzymałe. To był pierwszy krok do zamówienia w przyszłości ikarusów.

- Chcieliśmy wrócić ze swoją ofertą do Polski. Byliśmy już obecni w stolicy, ale potem kontakty się urwały. Warszawa postawiła zdecydowanie na opcję francuską, więc nie było mowy o kontynuowaniu dostaw. Przetrwaliśmy tylko na Śląsku i w Łodzi. W 1977 roku nasilał się kryzys w Polsce. Nie było części oryginalnych do berlietów, a w autobusach PR110 były problemy z silnikami i karoserią. Wtedy rozpoczęła się budowa osiedla Ursynów, a chociaż w planach była budowa metra, to brakowało pieniędzy, więc Miejskie Zakłady Komunikacyjne



fot. NAC, sygn. 3/51/0/6.20/171 (syg. daw. 51-171)
Autobus marki Ikarus 620 linii 114 (numer boczny 720) podczas postoju na przystanku autobusowym. Widoczna przednia część autobusu.
1965-68

potrzebowały autobusów przegubowych do obsługi bardziej obciążonych linii. Tak została podpisana pierwsza umowa, w 1978 roku. – wspomina Laszlo Rakasz, który był przedstawicielem Ikarusa w Polsce i zajmował się wdrożeniem kontraktu.

Jednak zanim do tego doszło, węgierski autobus musiał pokonać groźnego konkurenta, czyli niemieckiego MAN-a. Oba wozy przechodziły testy na tej samej trasie z ulicy Emilii Plater na Bokserską. Jeździły jeden za drugim.

- O te testowe autobusy bardzo dbano w MZK. Ostatniego dnia, po zakończonych testach, przyjechaliśmy do zajezdni na Woronicza, żeby odebrać swojego ikarusa. Przyjeżdżamy, a na bramie nam mówią, że nie mogą oddać pojazdu, bo MAN wjechał w tył ikarusa. Niemiecki autobus miał automatyczną skrzynię biegów i nagle stojąc na Emilii Plater zaczął się toczyć. Kierowca wskoczył do kabiny, ale zamiast hamulca, nacisnął na gaz. Byliśmy zaskoczeni, ale powiedziałem do kolegów: trzeba będzie go szybko naprawić. W Katowicach był centralny magazyn naszych części. Jeszcze tego samego dnia trzeba było wóz rozebrać, przygotować co się da, a blacha przyjechała na drugi dzień. W trzy dni autobus był polakierowany i gotowy do jazdy – wspomina Laszlo Rakasz.

Zima zaskoczona ikarusem

Łatwość naprawy przeważyła, choć trzeba dodać, że MAN miał poważniejsze uszkodzenia, bo uderzył przodem, gdzie znajdowało się więcej podzespołów i na części zamienne czekał około pół roku. Okazało się, że ten zbieg okoliczności oznaczał początek wspaniałej historii. Pierwsze autobusy z Węgier przyjechały pociągiem na stację Warszawa Gdańska, bodajże 6 grudnia 1978 roku. Ledwie zaczęły kursować po stolicy, już czekał je najtrudniejszy z możliwych test – zaczęła się „zima stulecia".

To właśnie wtedy ikarusy pokazały, że na polskie drogi są idealnym rozwiązaniem.

– W Sylwestra, w południe zaczął sypać śnieg. Do pierwszej w nocy napadało prawie pół metra, a potem przyszło 35 stopni mrozu. W zajezdni nie było ogrzewania, trzeba było rozstawiać kosze koksowe w kanałach. Pracowaliśmy bardzo ciężko przez prawie miesiąc. Powiedziałem swoim ludziom, że wszystko jedno jak, ale autobusy mają jeździć. Udało się. Na zdjęciach ze stycznia 1979 roku w Al. Niepodległości widać, że leży śnieg, jest pusto, i jadą ikarusy. Po sezonie zimowym trzeba było lakierować dolne elementy z przodu. Były zdeformowane, bo autobus pchał śnieg – wspomina Laszlo Rakasz.

Prostota konstrukcji okazała się w tamtych warunkach zbawienna. Kiedy przychodziła lekka odwilż, to pojawiała się wilgoć, a za chwilę z powrotem ścinał mróz i kłopoty były gotowe. O zimowych paliwach nawet nikt wtedy nie myślał. Kiedy rozkręciło się filtry, to czasem wyglądały jak świeca, bo na mrozie wytrącała się z nich parafina.

– Byłem dyrektorem, ale na początku miałem też swoją skrzynię z narzędziami, kombinezon i jeśli trzeba było, to podwijałem rękawy, i schodziłem do kanału. Jeśli dzwonili w nocy, że nie mogą wyjechać o 4-5 rano, to się ubierałem i jechałem do zajezdni. Czasami robiło się też szkolenia o godzinie 2 w nocy dla nocnej zmiany. Rodzina narzekała na taki tryb pracy, ale inaczej się nie dało – uśmiecha się Laszlo Rakasz.

Po takim chrzcie bojowym można było śmiało zamawiać większe partie wozów. I tak też było w kolejnych latach (jedna z partii dotarła do stolicy dwa dni przed wprowadzeniem stanu wojennego). Węgierskie autobusy zaczęły zamawiać także inne polskie miasta: Kraków, Wrocław, Łódź, Lublin, Szczecin czy Gdańsk. W latach 1982-1983 do Polski przyjeżdżało po około 700 autobusów rocznie. Zamawiano nie tylko przegubowce. Kasacje jelczy-berlietów, spowodowane ich słabą jakością oraz niedopracowaniem konstrukcji sprawiły, że w Warszawie zaczęto się rozglądać także za krótkimi autobusami.



fot. NAC, sygn. 3/40/0/14/162 (syg. daw. 40-W-162-44)
Skrzyżowanie Al. Jerozolimskich i ul. Emilii Plater. W tle Pałac Kultury i Nauki.
Na jezdni autobus Ikarus 280
04 lutego 1980



fot. NAC, sygn. 3/53/0/2/52/1
Strajkujący przy autobusach na skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich.
Z prawej autobus Ikarus 280, z lewej Jelcz PR100.
03-05 lipca 1981

Autobus za buty

Dostawy autobusów, wspierane współpracą gospodarczą między państwami bloku socjalistycznego trwały do końca lat 80., ale kiedy zaczęły się reformy wolnorynkowe i wybuchła inflacja, to pojawiły się kłopoty. Na wszystko znalazł się jednak sposób.

Jak wspomina Laszlo Rakasz to były bardzo ciężkie czasy ekonomicznie i politycznie, i trzeba było nie tyle nawiązywać typowe relacje handlowe, co być partnerem do rozwiązania problemów. Najważniejsze, że takie działania oznaczały sukces dla obu stron. – Nie staliśmy z założonymi rękami, bo nie ma takiej sytuacji, której się nie da rozwiązać – mówi Laszlo Rakasz.

Przedstawiciel Ikarusa rozesłał listy do przewoźników w Polsce, że jeśli mają do zaoferowania jakiś chodliwy towar, na który będzie popyt na Węgrzech, to można dokonać barteru. W ten sposób ikarusy trafiły do Bydgoszczy w zamian za rowery bmx (dosłownie zalały tamtejszy rynek), Słupsk zaoferował buty, a Oława sztuczną skórę, którą można było wykorzystać przy produkcji autobusów. Największy barter udał się jednak w Bielsku-Białej, gdzie istniała fabryka, produkująca „maluchy". Na Węgrzech samochód osobowy był rarytasem, więc trzeba było tylko wszystko odpowiednio zorganizować.

W Bielsku-Białej potrzebowali 7-10 autobusów, a do zaoferowania mieli dowolne ilości Fiatów 126p. Czemu? Te, które szły na eksport, wyjeżdżały

z fabryki, a te na rynek polski zalegały na placu. Za czasów PRL, żeby kupić samochód, trzeba było mieć specjalną książeczkę oszczędnościową lub talon (tylko dla wybranych). Ludzie mieli na niej zgromadzone określone pieniądze (zwykle po kilkadziesiąt tysięcy złotych), a w międzyczasie inflacja wielokrotnie „pożarła" tę kwotę.

- Zrobiłem kalkulację, ile by to kosztowało. Wyliczyłem, ile „maluchów" trzeba na sfinansowanie jednego autobusu. Potem podliczyłem, ile to wszystko kosztowało. Okazało się, że nasz przegubowy autobus kosztował 320-340 mln, a krótkie jelcze w tym czasie były warte 280 mln złotych. Kiedy rozesłałem taką ofertę do innych przewoźników, to w krótkim czasie mieliśmy zamówienie na ponad 200 sztuk – mówi Laszlo Rakasz, który w latach 90. dalej sprzedawał ikarusy do naszego kraju i musiał radzić sobie m.in. z wysokim cłem, nałożonym przez Polskę.

Pod koniec lat 70. chyba nikt nie spodziewał się, że węgierskie autobusy okażą się aż takim sukcesem. Były pojemne i chociaż trzęsły oraz dymiły, a zimą bywało w nich zimno tak, że para buchała z ust, a latem niezbyt wygodnie siadało się na sztucznej skórze w szortach, to pasażerowie je lubili (młodzież uwielbiała siadać na poręczach na przegubie).

Oczywiście, trzeba było się do nich wdrapać po schodkach, jednak w PRL najważniejsze było, że autobusy w ogóle jeździły. Nigdy nie było też problemu z częściami zamiennymi do pojazdów – jeździło ich w Polsce tyle, że zawsze brakujący element się znalazł.

W końcu ikarusy musiały jednak przejść na zasłużoną emeryturę. Dzisiaj standardem jest niska podłoga i restrykcyjne normy czystości spalin. Takich wymogów legendarne autobusy nie mogły spełnić i dlatego Warszawa pożegnała je pod koniec 2013 roku. Było to jednak pożegnanie z pompą i honorami, gdzie pewnie niejednemu warszawiakowi zakręciła się w oku łezka. Ikarusy na to zasłużyły. Dziś można je spotkać na ulicy tylko ze specjalnej okazji, np. obsługi Warszawskich Linii Turystycznych.

Źródło:
Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej



fot. NAC, sygn. 3/40/0/5/19 (syg. daw. 40-5-19)
Ludzie zgromadzeni na przystanku na ul. Marszałkowskiej, widoczny autobus Ikarus 280 linii M.
15 stycznia 1981



fot. Robert Człapiński (zbiory prywatne)
Autobus Ikarus 280.26 linii 520 (nr taborowy 5503) na ulicy Marszałkowskiej.
15 lipca 1998



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/66271 (syg. daw. 11-U-6627-1)
Widok od ul. Kopernika. Widoczny autobus Ikarus 280.
1996-1997



Warszawa